BIULETYN INFORMACYJNY WYBRZEŻA

Rok I — Gdańsk, 1 grudnia 1946 r. — Nr 9

KONFERENCJA SPRAWOZDAWCZA Z UDZIAŁEM MIN. SKARBU
w Delegaturze Rządu dla Spraw Wybrzeża

W dniu 24 listopada br. odbyła się w Delegaturze Rządu dla Spraw Wybrzeża konferencja sprawozdawcza pod przewodnictwem min. inż. E. Kwiatkowskiego w obecności Ministra Skarbu K. Dąbrowskiego i przy licznym udziale przedstawicieli miejscowych władz i instytucji.

Celem konferencji było zapoznanie Ministra Skarbu z wynikami pracy w dziedzinie odbudowy Wybrzeża w okresie 1945-46.

Wstępne przemówienie wygłosił inż. E. Kwiatkowski, który przedstawił warunki, w jakich rozpoczęła się odbudowa gospodarcza nadmorskich obszarów oraz wykazał osiągnięcia Nowej Polski na Wybrzeżu.

Z kolei wygłoszono następujące referaty: „Odbudowa Portów" — dyr. inż. Wł. Szedrowicz, „Eksploatacja Portów" — dyr. Michalewski, „Zagadnienie Rybołówstwa Morskiego" — nacz. mgr. L. Milanowski, „Odbudowa Miast" — dyr. inż, A. S. Olszewski, „Akcja Interwencyjna Delegatury Rządu" — dyr. St. Bonarek, „Trudności w realizowaniu zamierzeń inwestycyjnych" — dyr. K. Strzegocki, „Komunikacja Kolejowa" — dyr. inż. Z. Modliński, „Komunikacja lądowa"—dyr. mgr M. Madeyski i „Zagadnienie Pracy" — inż. J. Helbrecht.

Następnie zabrał głos Minister Skarbu K. Dąbrowski, który scharakteryzował możliwości rządu polskiego w odniesieniu do realizacji jednego z najpoważniejszych zagadnień doby powojennej do odbudowy gospodarczej Wybrzeża.

Wydawnictwo nasze w numerze bieżącym podaje przemówienie min. K. Dąbrowskiego i delegata rządu inż. E. Kwiatkowskiego. W numerach następnych ukażą się wyżej wymienione referaty sprawozdawcze obrazujące odbudowę Wybrzeża w czasie pierwszych 18 miesięcy.

Min. inż. E. Kwiatkowski

„Realizować będziemy wielkie historyczne dzieło naszej Polski na Wybrzeżu"

Każdy obserwator, choćby najbardziej nieufny i najbardziej krytycznie nastawiony, który miał możność przekontrolować stan rzeczy na polskim Wybrzeżu na wiosnę roku 1945 i dziś pod koniec r. 1946 musi uznać, że ten czas nie został zmarnowany.

Tu nad brzegami polskiego Bałtyku i odrodzone z potopu hitlerowskiego państwo polskie, i jego rząd, i w szczególności polityka skarbowa mają zapisane poważne aktywa, które z całym poczuciem obiektywizmu stwierdzić może i stwierdzić musi każdy obywatel. Waga tych osiągnięć jest o tyle większa, że sam proces restytuowania aktywów narodowych odbywa się z najgłębszego dna upadku i poniżenia, z dna dewastacji elementu ludzkiego i z najbardziej barbarzyńskiego pogromu wartości materialnych, jakie kiedykolwiek zanotowała wyjątkowo tragiczna historia Polski. Ponadto waga tych osiągnięć musi być mierzona tą nicością środków technicznych, z którymi stanąć musieliśmy do pracy na przestrzeni całej Polski, tym ogromem trudności, powikłań, obaw i przeciwności, które przesyciły naszą atmosferę, tą ukrytą w wielu zakątkach niewiarę w celowość i skuteczność narodowego wysiłku, która pętała i wciąż jeszcze pęta wiele twórczych i aktywnych sił.

Wynikom tej pracy, dokonującej się na terenie całej Polski, a więc i na Wybrzeżu, można oczywiście z całą łatwością przeciwstawić z identyczną słusznością potężny rejestr braków, niedociągnięć, zła, dysproporcji, spętanych w skomplikowany węzeł gordyjski tak, że nawet naród składający się z samych mędrców i politycznych moralistów nie zdołałby ich wyminąć. Żaden cud dokonać się nie może. Nawet najgorętsza, najpłomienniejsza wola nie przeniesie nas z tego świata ruin, upadku, biedy, z tych czarnych i opustoszałych dzielnic miejskich, z zalanych terenów wsi, z ugorów kryjących rojowiska myszy, zwalisk dawnych fabryk do krainy wielkiej i zainwestowanej, wspaniałej swoją własną kulturą i cywilizacją. Tym cudem mogą być tylko wyniki naszej pracy, rezultaty naszego własnego, planowego wysiłku.

Właśnie z tego punktu widzenia 18 miesięcy pracy na Wybrzeżu jest poważnym aktywem nowej Polski. Mamy dziś w naszych portach zatoki wiślanej prawie 12 kilometrów gotowych nabrzeży, rozporządzamy 165 tysiącami m² gotowych magazynów portowych, mamy tu 450 km czynnych linii kolejowych w portach, zrekonstruowaliśmy 54 dźwigów i taśmowców portowych, zamówiono 45 nowych kranów w hutach śląskich, a 23 remontują się dodatkowo na miejscu, uruchomiono tramwaje wodne na trasie 56 km, autobusy na trasie 60 km, tramwaje elektryczne obsługują linie długości 50 km. świeżo uruchomione trolleybusy obsługują prawie 15 km., a łącznie te środki komunikacyjne Związku Komunalnego przewożą miesięcznie od 4 do 5 milionów pasażerów. Port Gdyni w drugim półroczu r. 1945 przeładował w eksporcie i w imporcie 563 tys. ton, w r. 1946 do końca października 3.204 tys. ton, a więc zwyż pięciokrotnie więcej. Port gdański przeładował w tym samym okresie w r. 1945 tylko 354 tys. ton, w r. 1946 — 3.385 tys. ton, a więc prawie dziesięciokrotnie więcej. W obu portach w roku bieżącym przeładowaliśmy średnio miesięcznie 530% tego co przeładowano miesięcznie w roku 1945. Siłownie elektryczne

tego okręgu rozporządzają dziś mocą prawie 41 tysięcy czynnych kilowatów, odbudowano prawie 340 km linii wysokiego napięcia — 60 i 30 tysięcy voltów — oraz prawie 3.200 km linii średniego i niższego napięcia.

W obrębie kuratorium szkolnego w Gdańsku w zremontowanych szkołach pobiera naukę prawie 150 tysięcy dzieci i prawie 5 tysięcy młodzieży akademickiej. Ilość pracowników ubezpieczonych w tutejszym Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych w samym okręgu morskim Gdańsk — Gdynia przekracza 115 tysięcy osób. W zespole miast Gdańsk — Sopot — Gdynia żyje już zwyż 300 tysięcy Polaków, mając na ogół do dyspozycji mieszkania, wodę, oświetlenia, urządzenia kanalizacyjne, możliwości komunikacyjne, szkoły, szpitale, sklepy, stołówki, a przede wszystkim pracę.

Miesięczne obroty „Społem" wahają się ostatnio pomiędzy 400 a 500 milionami złotych, wartość miesięczna samych połowów rybackich na morzu przekroczyła ostatnio 80 milionów złotych. Ale żaden rejestr nie wyczerpie istotnych rezultatów akcji odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża. Toteż w ciągu dzisiejszej konferencji wybieramy drogę pogłębienia kilku najistotniejszych zagadnień i osiągnięć na Wybrzeżu, sądząc, że w ten sposób zilustrujemy lepiej istotny stan rzeczy, niż przez pobieżne zsumowanie skutku wszystkich prac, podejmowanych w ostatnim i zarazem pierwszym półtoraroczu aktywności nowej Polski.

Rola Delegatury Rządu sprowadza się do koordynowania rezultatów prac poszczególnych, samodzielnych instytucji w planową całość oraz do przychodzenia z koleżeńską pomocą do tych instytucji inwestujących, które z jakichkolwiek powodów rzeczowych natrafiają na trudności. Jedną z głównych zasad Delegatury jest to, by nie narzucać swej ingerencji tam, gdzie osiągane rezultaty są pomyślne, a środki budżetowe wzgl. finansowe są zabezpieczone w najniezbędniejszej choćby wysokości. Tak np. rezultaty i osiągnięcia Biura Odbudowy Portów, Głównego Urzędu Morskiego, Dyrekcji Dróg Wodnych, Rybactwa, elektrowni naszego okręgu, Poczty i Spółdzielczości i in. są uzyskane poza wszelkim wpływem Delegatury. Ale i poszczególne instytucje, stwierdzając obiektywne sukcesy, dalekie są od tego, by ulegać wpływom płytkiego optymizmu i tendencji uwypuklania własnych aktywów.

Natomiast wszyscy odczuwamy rzetelny obowiązek złożenia Ministrowi Skarbu i za jego pośrednictwem Rządowi, sprawozdania: jaki to użytek został zrobiony z sum, które państwo zmobilizowało w tak niezwykle ciężkim okresie na cele odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża. Na wąski pas naszego Wybrzeża od Szczecina i ujścia Odry, aż po Elbląg, Tolkmicko i Frombork wszystkie instytucje inwestujące otrzymały w ciągu tego półtoraroczu sumę pieniędzy prawie równą **całości wpływu z Premiowej Pożyczki Odbudowy Kraju.** Pragniemy więc, by Rząd i całe społeczeństwo polskie wiedziało dokładnie jak gospodarowaliśmy tymi środkami finansowymi, jakie osiągnęliśmy w wyniku tej akcji rezultaty, które szczególnie na Wybrzeżu nie są celem samym sobie, ale są narzędziem pracy i dobrobytu całego Narodu Polskiego.

Po wtóre, za pośrednictwem tego sprawozdania pragniemy przyczynić się do umocnienia wiary społeczeństwa w jego własne siły i zdolności twórcze. W sprawozdaniach naszych unikać będziemy wszelkiej propagandy słownej i literackiej. Każdy fakt jest do sprawdzenia w terenie. Te wyniki pracy są rezultatem olbrzymiego i bezimiennego wysiłku stutysięcznej masy ludzkiej, pracującej na Wybrzeżu. Ta praca dokonywała się nieraz w arcytrudnych warunkach. Z tych warunków tchnęła niejednokrotnie beznadziejność. A przecież wiele zła i wiele trudności zostało przełamanych i przezwyciężonych. Stało się to dlatego, że wielkie gromady ludzkie ożywiała wiara i świadomość, że Polska będzie taką, jaką ją sami uczynimy. **Każdy pozytywny wysiłek, każdy przyhamowany egoizm ludzki, każdy nowy warsztat pracujący, każde dziecko uczące się w szkole polskiej, to nowa i rzetelna drabina naszej niepodległości.** Niech ich przyrasta jak najwięcej.

W pracy naszej napotykamy jednak na trudności i niedociągnięcia, które mogą być pokonane i usunięte. Przedstawimy je dziś z tą samą otwartością i powagą. Wierzymy bowiem, że w odniesieniu do słusznych postulatów Wybrzeża uzyskamy pełną pomoc władz naczelnych.

Rok 1947, który zbliża się, przyniesie nam zadowolenie o tyle, o ile wyniki pracy będą jeszcze bardziej oczywiste, jeszcze większe i konkretniejsze niż w roku 1946, jeżeli organizacja naszej pracy będzie doskonalsza, jeżeli sumienność gospodarki pieniężnej będzie u nas jeszcze ściślejsza. Potrzeby Wybrzeża rosną gwałtownie. Tematy pracy będą trudniejsze. To co było łatwe i proste w zadaniu odbudowy, zostało już dokonane. To co ma być osiągnięte na tle dyspozycji 3-letniego planu państwowego tu na Wybrzeżu jest zadaniem wielokrotnie szerszym i trudniejszym. W r. 1946 koncentrowaliśmy nasz wysiłek na Wybrzeżu staropolskim. Tego domagały się doraźne potrzeby państwa. Jeżeli przejdziemy port szczeciński, otworzy się natychmiast w r. 1947 olbrzymie zadanie i skomplikowany problemat całego zachodniego, odzyskanego Wybrzeża. Od zagadnienia nakładów w dostosowaniu tego wielkiego portu i wszystkich portów pomocniczych do potrzeb gospodarstwa polskiego, od kwestii uruchomienia komunikacji na Odrze i produkcji przemysłowej w okręgu szczecińskim aż po program obrotów towarowych i specjalizację wszystkich portów, rozdział programu stoczniowego, wszystko stanie się niezwykle pilne i aktualne. A obok tego pozostaje nierozwiązany dotychczas problemat Elbląga i jego okręgu, sprawa nowego budownictwa mieszkaniowego i nowych potrzeb komunikacyjnych w okręgu Gdańsk—Gdynia, sprawa uprzemysłowienia okręgów nadmorskich i dalszych konieczności elektryfikacyjnych — jako łańcuch zagadnień współzależnych i pilnych.

Przebijając się przez te trudności, przy pomocy całego społeczeństwa i przy zdecydowanej polityce Rządu, wiemy jednak, że realizować będziemy wielkie, historyczne dzieło nowej Polski, które polega na stworzeniu nowego akcentu w życiu naszej zbiorowości i w życiu przyszłych pokoleń, akcentu morskiego. Może on będzie dziś silniejszy, niż kiedykolwiek w przeszłości Polski.

Minister Skarbu K. Dąbrowski

„W polityce finansowej przyjęliśmy zasadę zaspakajania potrzeb najpilniejszych i najważniejszych"

Jestem w tej sytuacji, że nie potrzebuję tu mówić o znaczeniu portów, o znaczeniu morza. Raczej my z Warszawy przyjeżdżając tu możemy zarazić się od was tym entuzjazmem, jak to miałem możność stwierdzić dziś słuchając referatów i widząc ile serca wkładacie w pracę, mogąc przedstawić tego rodzaju wyniki.

Chciałbym poruszyć inny temat, temat naszych możliwości, temat, w jaki sposób my jesteśmy w stanie realizować nasze potrzeby i od czego to zależy.

Kiedy przed dwoma laty przystąpiliśmy do organizacji naszego państwa, naszego życia gospodarczego, naszej odbudowy, byliśmy w takiej sytuacji, że nie dysponowaliśmy żadnymi środkami i możliwościami, a mimo to trzeba było powziąć decyzję, jaką ma być nasza postawa w stosunku do tych wszystkich zagadnień, które dotyczą zarówno inwestycji, jak i sprawy zaspakajania potrzeb człowieka. Były 2 możliwości. Albo zajęlibyśmy podstawę tego rodzaju, że przekreślilibyśmy na

długi czas możliwości zaspakajania potrzeb człowieka w szerszym zakresie, skierowując cały dochód na odbudowę i rozbudowę i to byłaby postawa bohaterska: przy niższej stopie życiowej ludności budowanie przyszłości. I można było zająć drugą postawę, gdzie zaniedbalibyśmy odbudowę i rozbudowę podnosząc jednocześnie ten przemysł i tę gospodarkę, które służyłyby zaspakajaniu bieżących potrzeb człowieka. I to byłaby postawa mieszczańska, względnie wygodnego życia. Nie poszliśmy ani na jedno, ani na drugie. Wybraliśmy drogę pośrednią, która charakteryzowałaby się szybkim stopniem odbudowy z jednoczesnym uwzględnieniem potrzeb życiowych człowieka. I to jest postawa nasza, którą myśmy nazwali humanistyczną i socjalistyczną. Z tej postawy wynika i nasza polityka finansowa.

Jeżeli spojrzymy wstecz na okres tych dwuch lat, to możemy stwierdzić, że w samym 1946 roku zainwestowano blisko 50 miliardów złotych i jednocześnie możemy stwierdzić obiektywnie, że w tym okresie przeciętnie biorąc stopa życiowa ludności uległa poprawie. Jak mówiłem, nie mieliśmy właściwie żadnych środków. Wszystko zaczynało się od nowa. Dlatego też i nasza polityka finansowa musiała być odpowiednio nastawiona. Tym jedynie miarodajnym regulatorem jest utrzymanie możliwie stałej wartości nabywczej pieniądza. Przez emitowanie środków pieniężnych dostarczyliśmy gospodarce wewnętrznej możliwości odbudowy. Jeżeli spojrzymy wstecz na okres dwuch lat, to widzimy, że ta polityka finansowa zdała swój egzamin, zwłaszcza gdy się zważy, że w tym okresie czasu poza UNRRA — żadne większe kredyty nie doszły do nas. Potrzeby nasze są wielkie, są to potrzeby oświatowe, komunikacyjne, budownictwa mieszkaniowego itd. Gdziekolwiek spojrzeć rozrastają się one stale i muszą być zaspakajane. Przyjęliśmy w naszej polityce finansowej zasadę priorytetów — tj. zaspakajania potrzeb najpilniejszych i najważniejszych. W tych priorytetach zagadnienie portów było umieszczone na jednym z pierwszych miejsc. Wyrazem tego jest choćby suma blisko 4,5 miliarda złotych wydana w ub. okresie czasu.

Jeżeli jednak będziemy oceniać nasze możliwości finansowe na najbliższą przyszłość nie można ukrywać faktu, że mamy poważne trudności. Mamy ambitny zamiar zrealizowania 3-letniego planu gospodarczego, którego celem jest w końcu okresu podniesienie stopy życiowej ludności tak, aby przewyższyła stopę życiową przedwojenną. Mamy zamiar ambitny przynajmniej w okresie niedługim zlikwidować zniszczenia wojenne. Jednak środki są umiarkowane, zwłaszcza, że kończy się UNRRA, której znaczenia nie można pominąć. Prawdopodobnie zatem również i na przyszłość będzie stosowana zasada priorytetów — robienie rzeczy najpilniejszych, przed mniej pilnymi. Rząd jednakże pod tym względem stoi na stanowisku, że porty powinny zachować nadal jedno z pierwszych miejsc. Jeżeli będzie jakiekolwiek bądź ograniczenie, to nie powinno ono dotyczyć portów, przynajmniej w większym rozmiarze. Sprawa reprezentowana dziś przez Panów zapowiada się na 1947 rok pod tym względem pomyślnie. Jeżeli chodzi o możliwości rozwojowe portów jesteśmy zaniepokojeni zmniejszającymi się obrotami w portach, głównie z powodu zmniejszenia się eksportu węgla i importu dostaw UNRRA. Według naszej oceny jest to zjawisko przejściowe i prawdopodobnie krótkotrwałe, bo nasz plan produkcji i eksportu węgla na rok 1947 przewiduje raczej znaczny wzrost eksportu węgla i to głównie drogą morską. Jeżeli chodzi o możliwości importowe i pod tym względem czynione są starania, żeby mógł on być ożywiony.

Zabiegamy usilnie o należne nam kredyty inwestycyjne. Z prasy wiecie, że czynione są starania o kredyt 600 milionów dolarów w Międzynarodowym Banku. Co do mego poglądu na realność tych zamierzeń, faktycznej możliwości otrzymania — myślę, że kredyty prędzej, czy później dostaniemy. Zabiegamy o inny mniejszy kredyt w Eksport — Import — Banku. W razie realizacji tej myśli uzyskamy nową możliwość pracy dla portów. Ponadto przypominam, że Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów akceptował rozpoczęcie budowy 6 statków w Stoczniach Gdańskich, a więc da to znowu możliwość zwiększenia pracy w portach. Chciałbym wrócić do przedostatniego przemówienia w sprawie bezrobocia. Jest jednolita opinia wśród członków Rządu, że nie można dopuścić do masowego zjawiska bezrobocia na terenie portów. Potrzebne środki na ten cel będą postawione do dyspozycji Delegatury i nie można zgodzić się na to, żeby było 8 tys. bezrobotnych w tej chwili. Byłoby to zjawiskiem politycznie i gospodarczo ze wszechmiar szkodliwe.

Dobrze jest od czasu do czasu przyjechać z Warszawy na prowincję i posłuchać, jak ludzie pracują. To budzi wiarę w celowość wysiłków, jakie Rząd dokonuje w Warszawie, budzi entuzjazm. Chciałbym wyrazić najwyższe uznanie wszystkim tym, którzy pracowali tu na Wybrzeżu z wielkim poświęceniem. Jako Minister Skarbu z działalności Delegatury Rządu jestem w wysokim stopniu zadowolony. Chcę powiedzieć, jeżeli chodzi o kredyty inwestycyjne na 1947 rok oczywiście będą one utrzymane, ponieważ zdały egzamin.

Było poruszonych kilka kwestii, szczególnie zagadnienie finansowo-komunalne. Zwracam uwagę na to, co jest prawdopodobnie znane członkom samorządu miejskiego, że istnieje fundusz zaliczkowo-zapomogowy, który dysponuje w tej chwili poważnymi środkami. Istnieje możliwość otrzymania stamtąd poważnych sum. Wpływy tego funduszu sięgają 200 milonów złotych miesięcznie. Nie ma zatem żadnych podstaw, aby samorządy miast morskich nie korzystały w dużym stopniu z tego funduszu i wskazuję na tę drogę. Tu powinno znaleźć się pokrycie zarówno potrzeb inwestycyjnych, jak i pokrycie deficytów bieżących.

Jeżeli chodzi o zagadnienie zwyżki cen, dokonywane wstecz zawsze byłem przeciwny temu, ale zdaje się, że to zostało już przełamane i na przyszłość tego rodzaju zwyżki jako ekonomicznie nieusprawiedliwione i psujące organizację, nie będą miały miejsca. Jeżeli chodzi o możliwość podwyżki cen za usługi ze strony samorządów chcę poinformować, że Rząd powział uchwałę zakazującą samowolne podwyższanie cen. Jednakże po zbadaniu szczegółów można uzyskać zgodę Kom. Ekonomicznego na przekalkulowanie cen względnie Komitet wskaże sposób pokrycia strat.

Nie chcąc przedłużać konferencji, chcę jeszcze raz podziękować wszystkim tym, którzy tu zabierali głos. W przemówieniach ich czuć było, jak bardzo rozumieją i kochają nasze zagadnienie morskie.

G. Smolińska
Ref. Prasowy G. I. R. M.

Odbudowa i rozwój rybołówstwa morskiego po ostatniej wojnie

Rybołówstwo morskie zostało kompletnie zniszczone w czasie działań wojennych i długich lat okupacji.

Z całego dorobku dwudziestoletniej gospodarki rybnej na dawnym naszym odcinku morskim znaleziono dwa kutry i 12 łodzi, zdolnych do połowów. Na nowo odzyskanych terenach stan taboru nie przedstawiał się lepiej.

Pracę nad wznowieniem rybołówstwa morskiego podjęto jeszcze przed całkowitym oswobodzeniem wybrzeża — już w marcu 1945 r. Departament Morski w Warszawie w dniu 25. III. 1946 delegował ekipę rybacką w składzie zaledwie kilku osób do Bydgoszczy, która przebywając chwilowo w tamt. Delegaturze Departamentu Morskiego czekała na możliwość przeniesienia się na wybrzeże. W czasie swego tam pobytu opracowano szczegółowy projekt aparatu administracyjnego, w którym objęto: Wydział Rybacki w łonie Departamentu Morskiego w Warszawie, jako władzę III instancji, z perspektywą ewtl. powołania w przyszłości samodzielnego Departamentu Rybackiego i na terenie Wybrzeża Główny Morski Urząd Rybacki z siedzibą

w Gdyni, jako władzę II instancji, z 4-ma podległymi bezpośrednio Morskimi Urzędami Rybackimi, w charakterze władz I instancji — Morski Urząd Rybacki w Gdyni, Gdańsku, Derłowie i Świnoujściu.

W charakterze organów pomocniczych Morskich Urzędów Rybackich postanowiono powołać kontrolerów rybackich z siedzibą w większych portach.

Z chwilą oswobodzenia wybrzeża w dn. 18.IV.1945 r. ekipa rybacka przenosi się do Gdyni, przystępując do pracy organizacyjnej. Warunki, jakie tu znaleziono są rozpaczliwe. Budynki Urzędu Rybackiego w Gdyni zdewastowane i częściowo uszkodzone, tabor i sprzęt rybacki wywieziony przez okupanta lub zniszczony, pozostałe resztki rozrzucone i pozbawione opieki ulegają dalszemu zniszczeniu i rozkradaniu. Rybacy wywiezieni lub rozproszeni na skutek działań wojennych. Wszelką pracę utrudnia zakaz władz wojskowych swobodnego poruszania się na Wybrzeżu, a zwłaszcza na terenach przylegających do obszarów działań wojennych — na półwyspie Hel i na wschód od Gdańska bronią się jeszcze otoczone grupy wojsk niemieckich.

W tych warunkach pierwsza faza pracy ograniczyć się musiała do uporządkowania i doprowadzenia do stanu używalności budynków Urzędu Rybackiego i Morskiego Laboratorium w Gdyni. Na wstępie trzeba było pomyśleć o środkach transportowych i komunikacyjnych. Zaczęto ściągać wraki samochodów z pobojowisk i remontować je we własnym zakresie. W miarę normowania się warunków zaczynają zgłaszać się ludzie do pracy, bądź to pracownicy przedwojenni, bądź nowi kandydaci, co pozwala na rozszerzenie zakresu działania. Przystąpiono do porządkowania i zabezpieczania taboru i sprzętu rybackiego.

Narazie nie może być mowy o wznowieniu połowów nawet na najmniejszą skalę, gdy wody są jeszcze zaminowane, ale wszelkie prace krzepnących coraz bardziej władz rybackich idą konsekwentnie w tym kierunku.

Główny Morski Urząd Rybacki w Gdyni posiadał już skrystalizowaną strukturę wewnętrzną. Z kolei przystąpiono do obsadzania dalszych placówek rybackich na Wybrzeżu — powstają pierwsze Morskie Urzędy Rybackie w Gdyni i Gdańsku, przy pomocy których rozpoczęto spis i zabezpieczanie porzuconego sprzętu na tych terenach. Nadający się do użytku sprzęt przydzielano odrazu zgłaszającym się do pracy rybakom, wspierając w pierwszym rzędzie rybołówstwo organizacyjne.

Wreszcie zaistniały warunki umożliwiające rozpoczęcie połowów. W czerwcu pierwsze kutry i łodzie wypłynęły na morze. Ilość ich była znikoma, ale stopniowo zwiększono ją drogą naprawy uszkodzonych jednostek lub przez wydobywanie zatopionych.

Prace te powierzono Morskiemu Instytutowi Rybackiemu, jako instytucji pomocniczej, powołanej przez Departament Morski do wykonania zleconych prac. Jednocześnie w szybkim tempie przygotowane stocznie w lipcu podejmują naprawę i budowę pierwszych kutrów i łodzi.

Administracja w miarę napływu coraz to nowych pracowników, obejmuje coraz szersze tereny. W portach: Gdynia, Władysławowo i Hel, a następnie Gdańsk i Elbląg, zostają osadzeni kontrolerzy, którym powierzono stały nadzór nad rybołówstwem i rejestrację rybaków.

Obecnie Główny Morski Urząd Rybacki może już dysponować dokładnymi informacjami o stanie zniszczeń i potrzebach rybaków. We własnym zakresie dokonano rejestracji szkód wojennych, co posłużyło za podstawę do planowego zaopatrywania rybaków w potrzebny tabor i sprzęt. Jednocześnie zgromadzono potrzebne materiały i informacje do rewindykacji kutrów wywiezionych do Niemiec.

Należy podkreślić, że na rozwój i postęp prac nad odbudową rybołówstwa morskiego hamująco wpływa nie ustalona jeszcze dostatecznie w tym okresie kompetencja władz. Różne instytucje, jak: Marynarka Wojenna, Wojsko, Milicja, Urząd Bezpieczeństwa rościły sobie prawo do kontroli i organizacji rybołówstwa. Dysponowały na własną rękę sprzętem poniemieckim, przydzielając go w wielu wypadkach nie zawodowym rybakom, na skutek czego sprzęt ten nie tylko że nie był należycie wykorzystany, ale używany niefachowo ulegał dalszemu niszczeniu. Wytrwała, konsekwentna postawa oraz fachowe podejście Głównego Morskiego Urzędu Rybackiego doprowadziły z czasem, że wszystkie czynniki uznały go za jedynie powołany do prowadzenia polityki rybackiej.

Na dawnym naszym wybrzeżu organizacja władz rybackich okrzepła już na tyle, że sprawowała prace w normalnym trybie. Gorzej przedstawiały się tereny wybrzeża zachodniego. Istniejące tam warunki nie pozwalały jeszcze na organizowanie Morskich Urzędów Rybackich, ale rozpoczęto już prace przygotowawcze w tym kierunku. Drogą sporadycznych objazdów inspekcyj dokonywano spisu porzuconego taboru i sprzętu poniemieckiego, zabezpieczono go na miejscu lub przywożono do Gdyni i rozprowadzono wśród rybaków. W końcu lipca osiadł na stałe kontroler rybołówstwa morskiego w Postominie. Była to pierwsza placówka administracji rybackiej na terenie Pomorza Zachodniego. W sierpniu rozpoczęto organizowanie Morskiego Urzędu Rybackiego w Derłowie, a w listopadzie wydelegowano kontrolera do Kołobrzegu.

Z terenów nie objętych jeszcze stałą administracją zbierano informacje o stanie taboru, sprzętu i osad rybackich przy pomocy delegowanych komisji, przygotowując materiały i podstawę dla przyszłych M. U. R. W ten sposób przygotowano grunt do zorganizowania M. U. R. w Świnoujściu i osadzenia stałego kontrolera w Łebie, co nastąpiło w pierwszych miesiącach 1946 r.

Wznowiona administracja prócz prac organizacyjnych i prac nad uruchomieniem flotylli rybackiej dokonała bardzo wiele w zakresie planowania na przyszłość, odnośnie potrzeb rybołówstwa. Opracowano szczegółowy plan zaopatrywania rybaków w tabor, sprzęt, odzież ochronną, liny itp. i poczyniono odpowiednie zamówienia bądź to w ramach dostaw UNRRA, bądź w stoczniach i fabrykach krajowych. W wyniku realizacji tego planu zlecono budowę w roku 1945 — 12 kutrów dług. 15 m. i 21 łodzi w Stoczniach rybackich Gdyni i Gdańska i celem zwiększenia natychmiastowego taboru zamówiono w UNRRA 15 kutrów i większą ilość motorów i pewną ilość statków dalekomorskich. Plan dostaw UNRRA objął również większą ilość bawełny, manilli i innych surowców, potrzebnych do produkcji sprzętu rybackiego.

Po zbadaniu możliwości produkcyjnych fabryk krajowych zlecono im przerób surowca UNRRA na sprzęt rybacki.

Następnie w porozumieniu z Delegaturą Rządu i B. O. P. opracowano potrzeby w zakresie urządzeń portowo-rybackich i przystąpiono do budowy chłodni, magazynów i urządzeń portowych w Gdyni i innych portach rybackich.

Wychodząc z założenia, że sprawa osadnictwa rybackiego nie może być rozwiązana doraźnie lecz wymaga szeroko zakrojonej akcji, opracowano plan tego osadnictwa i przekazano go odpowiednim czynnikom.

Jednocześnie rozpoczęto akcję szkoleniową, celem powiększenia kadr zawodowych rybaków. Zorganizowano 3 kursy rybackie w Postominie, Gdyni i Śpiewowie, które wyszkoliły ponad 100 rybaków. Z inicjatywy G. M. U. R. Państwowa Szkoła Morska zorganizowała kursy szyprów i motorniczych, które dały nam 9 absolwentów z dyplomami I i II klasy.

Morskie Laboratorium Rybackie wchodzące w skład G. M. U. R. po uporządkowaniu budynków, zgromadzeniu biblioteki i urządzeń badawczo-naukowych w październiku podejmuje już normalny tok prac.

W ten sposób wznowiono rybołówstwo morskie, mając silne oparcie w zorganizowanych władzach rybackich, oraz konsekwentnie realizowany plan odbudowy, rozwija się szybko. Po 6 miesiącach pracy doprowadzono tabor do stanu **46 kutrów, 42 łodzi motorowych i 464 łodzi wiosłowo-żaglowych. Złowiono ryby 2.604.770 kg wartości 94.201.159 zł. Wartość połowów przekracza sumę wkładów Państwa w roku 1945 o przeszło 50%. Wskazuje to na rentowność wkładów i zachęca do dalszej intensywnej pracy.**

Na początku 1946 r. następuje reorganizacja władz rybackich. Decyzją Min. Żegl. i Handlu Zagranicznego z dn. 12. II. 46 r. rozwiązany zostaje Główny Morski Urząd Rybacki w Gdyni, a na jego miejsce powołany oddzielny Departament Rybołówstwa Morskiego, pod nazwą Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego z siedzibą w Sopocie, jako władza III instancji w ramach Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, któremu podlegają bezpośrednio Morskie Urzędy Rybackie w Gdyni, Gdańsku, Derłowie i Świnoujściu.

W ten sposób uproszczona administracja władz rybackich przy jednoczesnym zwalczeniu dwutorowości i chaosu polityki rybackiej w pierwszym okresie swoich prac zaczyna wchodzić na bardziej normalne tory.

W maju 1946 r. na terenie Pomorza Zachodniego, otwarto Morski Urząd Rybacki w Szczecinie, dla 6 obwodów: Świnoujście, Międzyzdrój, Dziwna, Wołyń, Dąb i Nowe Warpno. Ilość kadr rybackich stale wzrasta na skutek powrotu rybaków z zachodu, wywiezionych przez okupanta i szkolenia nowego elementu napływającego z głębi kraju.

Flota rybacka rozwija się z miesiąca na miesiąc dzięki intensywnej akcji podnoszenia jednostek zatopionych we wszystkich punktach wybrzeża i rozpoczętej budowie nowych z państwowych kredytów. Poważnym wkładem w odbudowę naszego taboru jest zakup w ramach dostaw UNRRA 15 kutrów rybackich z Danii i powrót 30 z Niemiec, które po długich i usilnych staraniach udało się odebrać.

Obok odbudowy rybołówstwa bałtyckiego usiłowania władz rybackich idą w kierunku uruchomienia rybołówstwa dalekomorskiego. Wysiłki dają rezultaty, gdyż w pierwszym półroczu 1946 r. mamy już dwa czynne przedsiębiorstwa eksploatujące wody Morza Północnego. Równolegle z odbudową rybołówstwa morskiego postępuje odbudowa portów, urządzeń portowych, chłodni i zakładów przetwórczych. Uruchomiono chłodnię rybną w Gdyni z fabryką lodu i zamrażalnią, magazyny i fabryki mączki rybnej.

W podsumowaniu cyfrowych danych osiągnięcia w r. 1946 od 1 stycznia do września włącznie przedstawiają się następująco:

Złowiono ryby ponad 16.000.000 kg. wartości około 304.000.000 zł., wnosząc tym poważny wkład w gospodarkę aprowizacyjną zniszczonego kraju. Połowy za ten krótki początkowy okres znacznie przewyższają połowy w r. 1938, które wynosiły zaledwie 12.500.000 kg. Jest to dowodem kolosalnego dorobku osiągniętego na tym odcinku pracy w najtrudniejszym i bardzo krótkim okresie.

Tabor we wrześniu:

czynnych: 2 trawlery, 106 kutrów, 985 łodzi, — 2.421 rybaków;

w remoncie: 83 kutry, 42 łodzie motorowe;

w budowie: 42 kutrów nowych.

W tym miesiącu było czynnych na Wybrzeżu 80 zakładów przetwórczych, które przerobiły około 1.000.000 kg. miesięcznie, dając bezpośrednie zatrudnienie około 1300 ludziom.

Perspektywy rozwojowe na przyszłość

Podstawą dla naszych potrzeb i perspektywy rozwojowej rybołówstwa morskiego na przyszłość jest wysokość spożycia ryby w latach przedwojennych, wyrażających się cyfrą 3 kg na 1 mieszkańca rocznie. Dla pokrycia takiego zapotrzebowania potrzebne jest 75.000.000 kg ryby rocznie. Poza tym należy przypuszczać, że w ciągu najbliższych lat powojennych, wobec wyniszczenia pogłowia rzeźnego, którego stan obecny stanowi zaledwie 1/4 stanu przedwojennego, zapotrzebowanie ryby, posiadającej składniki białka i tłuszczu, znacznie się zwiększy. Wychodząc z tego założenia trzyletni plan G. I. R. M. przewiduje ilość złowionej ryby w r. 1949 na 85.000.000 kg, umożliwiając spożycie jej w wysokości 3,4 kg na mieszkańca rocznie. Dla dokonania połowów w takiej wysokości potrzebna jest flota rybacka w nast. składzie: (zbudowana po większej części w naszych stoczniach łącznie z dotychczasową)

14 trawlerów dużych,
18 trawlerów średnich,
10 lugrów,
20 kutrów dużych,
315 kutrów średnich,
200 łodzi motorowych,
1200 łodzi wiosłowych.

Rozbudowany w tych rozmiarach tabor wymagać będzie **zwiększenia kadr rybackich do 7000 osób**, co zamierza się osiągnąć drogą wzmożonej akcji osiedleńczej i szkolenia przyszłych kandydatów zawodu rybackiego.

Dla obsługi rozbudowanego rybołówstwa, przewiduje się odpowiednią rozbudowę portów, urządzeń portowych, chłodni, wytwórni lodu, hal rybnych i zakładów przetwórczych.

Należy zaznaczyć, że nasze spożycie ryby w latach przedwojennych jest znacznie niższe w porównaniu do innych państw, gdzie wyrażało się cyfrą 15—35 kg.

Obecnie przestawienie gospodarki naszego kraju z rolniczej na bardziej przemysłową i tym samym zwiększenie procentu ludności miejskiej przy jednoczesnym przewidywaniu poprawy bytu mas pracujących i stopniowe przyzwyczajenie się społeczeństwa, pozwalają przypuszczać, że spożycie ryby będzie wzrastać i przy dalszej rozbudowie naszego rybołówstwa morskiego, dążeniem naszym winno być osiągnięcie wysokości spożycia conajmniej 10 kg na głowę rocznie.

Jednocześnie oprócz dostawy wewnątrz kraju, winniśmy dążyć do rozwinięcia tak słabo dotychczas zapoczątkowanego eksportu — będzie to dopiero wówczas pełnym wykorzystaniem naszych możliwości.

W końcu należy podkreślić, że nasze wody Bałtyku na dalszą metę nie są zdolne do takiej wydajności ryb, jaka nam jest potrzebna, musimy to uzupełniać połowami na innych morzach: Północnym, Białym i Barentsa. Niezbędnym warunkiem zrealizowania tych planów jest rozbudowa rybołówstwa dalekomorskiego, w związku z czym wiąże się ściśle odpowiednie przygotowanie i reorganizacja portów na najbliższą przyszłość.

Port Szczeciński ze Świnoujściem, będąc najdalej położonym na zachód ze wszystkich portów polskich, posiada najkrótszą drogę na Morze Północne, gdzie głównie odbywają się nasze połowy dalekomorskie — jest typowany na zachodnią bazę naszego rybołówstwa dalekomorskiego.

Drugą z kolei bazą wschodnią będzie Gdynia, uzupełniona przez obszar portowy Gdańsk w rejonie Bonsaku.

DZIAŁ INFORMACYJNO-STATYSTYCZNY

DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA

pod redakcją *Mgr Antoniego Skotnickiego*

SPRAWOZDANIE

Z AKCJI ODBUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA WYBRZEŻA MORSKIEGO za miesiąc październik 1946 r.

1. Eksploatacja portów

Obroty towarowe portów naszych w miesiącu października utrzymały się na poziomie poprzedniego miesiąca i wyrażały się cyfrą 694,7 tys. ton z czego na import przypada 206 tys. ton, na eksport 488,7 tys. ton. W porównaniu z miesiącami poprzednimi wyraźnie zarysowuje się spadek importu, eksport natomiast w porównaniu do miesiąca września znacznie zwiększył się o ca 63 tys. ton. Ten znaczny spadek importu spowodowany jest kończącymi się dostawami towarów w ramach dostaw UNRRA.

Pracę obu portów ilustruje nam niżej podane zestawienie:

	import w tys. ton	eksport w tys. ton	ogółem w tys. ton
Rok 1945	376,7	540,7	917,4
Rok 1946			
I kwartał	467,3	797,1	1.264,4
II kwartał	855,0	1.408,9	2.263,9
III kwartał	929,2	1.409,9	2.239,1
październik	206,0	488,7	694,7

Z ogólnego obrotu towarowego wynoszącego 694,7 tys. ton na Gdańsk przypada 353,2 tys. ton z czego na import 92,1 tys. ton, na eksport 261,1 tys. ton. Obrót towarowy Gdyni w tym samym czasie wynosił 341,5 tys. ton, w tym import 113,9 tys. ton, a eksport wynosił 227,6 tys. ton.

Pracę poszczególnych portów przedstawiają niżej podane cyfry:

Miesiąc	Gdańsk			Gdynia		
	import w t ton	eksport w t. ton	obrót w t. ton	import w t ton	eksport w t. ton	obrót w t ton
Rok 1945	135,0	218,9	353,9	241,5	321,8	563,3
Rok 1946						
I kwartał	234,3	417,4	651,7	233,0	379,7	612,7
II kwartał	385,2	732,2	1117,4	469,7	676,9	1146,6
III kwartał	471,3	764,5	1235,8	458,0	645,3	1103,3
październik	92,1	261,1	353,2	113,9	227,6	341,5

W ogólnym imporcie wynoszącym 206,0 tys. ton przywieziono 115,8 tys. ton rudy żelaznej, 14,5 tys ton pszenicy, 2,5 tys. ton żyta, 5,3 tys. ton mąki, 9,5 tys. ton fosfatów, 8,6 tys. ton produktów ropy naftowej, 6 tys. ton papierówki, 2,7 tys. ton miedzi, 8,5 tys. ton złomu żelaza, 483 ton celulozy oraz 38,3 tys. ton drobnicy. Ponadto przywieziono 9.263 sztuk koni, 80 sztuk bydła, 3.821 sztuk ptactwa oraz 68 szt. innych zwierząt.

Przywóz towarów w ramach dostaw UNRRA oraz innych towarów ilustruje nam niżej podane zestawienie:

	Gdańsk w tys. ton		Gdynia w tys. ton		Razem w tys. ton	
	UNRRA	inne	UNRRA	inne	UNRRA	inne
Rok 1945	79,1	56,1	120,0	121,5	199,1	177,6
Rok 1946						
I kwartał	175,3	58,9	153,9	79,2	329,2	138,1
II kwartał	268,7	116,5	343,8	125,9	612,5	242,4
III kwartał	201,0	270,0	226,6	231,4	427,6	501,4
październik	23,2	68,9	42,8	71,1	66,0	140,0

Eksport ogólny wynosił 488,7 tys. ton. Na cyfrę powyższą złożyło się 467,3 tys. ton węgla, bunkru i koksu 13,8 tys. ton cementu, 1,2 tys. ton cynku, 3,1 tys. ton wyrobów metalowych, 1,5 tys. ton szamotu, 590 ton farb, 508 ton drobnicy, 312 ton tkanin, 263 tony sody oraz 111 ton parafiny. Eksport węgla w porównaniu z miesiącem poprzednim zwiększył się o ca 56 tys. ton.

Ogółem wywóz węgla obrazują nam poniższe cyfry:

	Gdańsk w tys. ton	Gdynia w tys. ton	Razem w tys. ton
Rok 1945	198,2	318,2	516,4
Rok 1946			
I kwartał	406,6	366,5	773,1
II kwartał	712,2	628,2	1340,4
III kwartał	748,0	601,0	1349,0
październik	253,8	213,5	467,3

Do portów Gdańsk—Gdynia w miesiącu październiku weszło ogółem 387 statków o pojemn. 386.523 NRT., wyszło w tym czasie 376 statków o pojemności 367.711 NRT.

Ruch statków na wejściu i wyjściu w ostatnich czterech miesiącach ilustruje nam poniższa tabela:

Wejście

	Gdańsk		Gdynia		Razem	
	ilość statków	NRT	ilość statków	NRT	statków ilość	NRT
lipiec . . .	221	275.451	223	183.815	444	459.266
sierpień . .	192	196.057	281	226.859	473	422.916
wrzesień . .	186	214.216	239	224.946	425	439.162
październik	184	171.065	203	215.458	387	386.523

Wyjście

	Gdańsk		Gdynia		Razem	
lipiec . . .	214	261.150	221	183.439	435	444.580
sierpień . .	212	219.536	272	255.116	484	474.652
wrzesień .	183	208.907	241	214.118	424	423.025
październik	184	185.371	192	182.340	376	367.711

Reprezentowanych było 12 bander, a mianowicie— szwedzka, fińska, amerykańska, angielska, norweska, duńska, aliancka „C", francuska, kanadyjska, holenderska, sowiecka i polska.

Ruch statków w porcie szczecińskim w miesiącu sprawozdawczym przedstawiał się następująco — weszło do portu 58 statków morskich w tym 36 szwedzkich, 12 duńskich, 5 holenderskich, 3 norweskie i 2 alianckie „C" oraz 41 jednostek pływających w żegludze śródlądowej (24 pod banderą polską i 17 pod banderą aliancką „C") — razem 99 jednostek.

Wyszło z portu 58 jednostek w żegludze morskiej i 38 jednostek w żegludze śródlądowej.

Towary przywiezione do portu w Szczecinie są następujące — 264 ton celulozy, 632,5 ton rudy żelaznej, 117 ton siana, 5 ton jęczmienia jako pasza dla koni, 5.100 sztuk koni i ponad 12.000 sztuk kur.

Wywieziono 9.588 ton węgla oraz 1.210 ton soli potasowych.

Dźwigów czynnych w obu portach było 54 z czego w Gdyni 30 w Gdańsku — 24. Ilość czynnych dźwigów w ostatnich trzech miesiącach wykazuje nam poniższa tabela:

	Gdańsk			Gdynia		
Rodz. dźwigów	sierp.	wrzes.	paźdz.	sierp.	wrzes.	paźdz.
drobnicowe .	4	6	7	17	17	16
masowe . .	14	14	13	6	8	10
mostowe . .	2	2	1	2	2	2
taśmowe . .	2	3	3	2	2	2
razem .	22	25	24	27	29	30

Ponadto w remoncie znajduje się w Gdyni 11 dźwigów, w Gdańsku 12 — razem 23 dźwigi. W Gdyni zostały ukończone prace konserwacyjne dźwigów, ogółem pomalowano 30 sztuk. W Gdańsku prace malowania trwają, dotychczas pomalowano 8 dźwigów.

II. Odbudowa Portów

W miesiącu sprawozdawczym Główny Urząd Morski otrzymał nowe dotacje z Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża i rozpoczął wykonanie dalszej partii robót rozbiórkowych i porządkowych przy Chłodni na ogólną kwotę 8.600.000.— zł. oraz na Holmie w kwocie 400.000,— zł., gdzie mają powstać centralne magazyny gospodarcze GUM. Przez wykonanie tych robót uzyska się w najbliższym czasie całkowicie uporządkowany pas najbardziej reprezentacyjnej części nabrzeża. Ponadto z dotacji Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża w wysokości 2,55 mil. złotych przystąpiono do uruchomienia i odbudowy zniszczonych stacji pomp wodnych, co usunie definitywnie dotychczasowy brak wystarczającej ilości i jakości wody dla statków i celów przeciwpożarowych.

GDAŃSK

W porcie gdańskim rozpoczęto w październiku realizację czterech poważniejszych inwestycyj w zakresie robót inżynieryjno - wodnych. Wykonano już połowę prac przygotowawczych do rozpoczęcia naprawy falochronu wschodniego dł. 800 metrów, łącznie z rekonstrukcją pomostu na palach odbojowych oraz naprawę falochronu zachodniego długości 100 mb. Na Dworcu Wiślanym podjęto drugą serię robót przy naprawie 47-metrowego odcinka nabrzeża obok poczty.

W dziedzinie budowlanej w Gdańsku kontynuowano w październiku roboty przy odbudowie 5 magazynów portowych.

Budowa magazynów stalowych na Dworcu Wiślanym zostanie zakończona w przyszłym miesiącu. Jak podano w poprzednim sprawozdaniu, budowa hali Nr 1 została ukończona we wrześniu, natomiast hali Nr 2 (ok. 7.000 m², 84.000 m³) wykonano około 90% robót. Obecnie odbywa się tu zakładanie instalacji oświetleniowej i hydrantów przeciwpożarowych.

W okresie sprawozdawczym rozpoczęto 3 wielkie roboty rozbiórkowe — budynek chłodni nad Kanałem Portowym, budynki II linii Strefy Wolnocłowej i magazyn żelbetowy dawnej firmy Bergsped III przy Kanale Kaszubskim.

GDYNIA

W porcie gdyńskim rozpoczęto końcowe stadium robót przy odbudowie nabrzeża Reperacyjnego, Helskiego i Rybnego.

Przy odbudowie ostrogi Helskiej, Rybackiej i nabrzeża Kaszubskiego wykonano około 30% robót.

Kontynuowano naprawę nabrzeża Rotterdamskiego, odbudowę pirsu Skarbopolu, budowę 6 skrzyń dla falochronu.

Remont i odbudowa magazynu Nr 9 w Strefie Wolnocłowej (ok. 7.400 m²) postępuje szybko naprzód przy średnim dziennym zatrudnieniu 125 ludzi. Wykonano około 65% robót.

Z robót budowlanych w Gdyni rozpoczęto w październiku budowę magazynu Stoczni Rybackiej, odbudowę magazynu Nr 10 i odbudowę budynku Urzędu Celnego.

Kontynuowano roboty wykończeniowe w biurach magazynu Nr 7 w Strefie Wolnocłowej, budowę murowanej poczekalni przy ul. Polskiej dla pracowników portowych.

SZCZECIN

W dziedzinie robót inżynieryjno-wodnych zakończono wymianę pierścieni do cumowania statków na nabrzeżu „Mak". W dziedzinie robót inżynieryjno-lądowych — zakończono przedłużenie torów kolejowych Nr 4, 6, 7 na nabrzeżu „Ucho", przystosowanie do potrzeb magazynowania budynków Nr 3 i 6 na wyspie Górnej Okrętowej.

Dnia 28 września rozpoczęto roboty, przy remoncie Szkoły Morskiej w Szczecinie. Termin zakończenia robót ustalono na połowę stycznia. Rozpoczęto budowę magazynu na nabrzeżu „Snop", remont budynku administracyjno-gospodarczego na nabrzeżu „Ewa", remont magazynu Nr 1 na wyspie Górnej Okrętowej, rozbiórkę zrujnowanej hali fabrycznej Union II.

III. Odbudowa Miast

Ze względu na to, że warunki atmosferyczne na Wybrzeżu są nadal pomyślne, prace budowlane są prowadzone w dalszym ciągu we wszystkich obiektach wymienionych w poprzednim sprawozdaniu. W związku ze zbliżającym się sezonem zimowym, kolumny porządkowe przeprowadzają prace rozbiórkowe wypalonych budynków zagrażających bezpieczeństwu publicznemu oraz przeprowadza się zabezpieczenie obiektów nadających się do odbudowy przed zniszczeniem przez warunki atmosferyczne i niską temperaturę.

IV. Komunikacja

W miesiącu październiku koleje nasze dowiozły do portów Gdańsk—Gdynia 22.937 wagonów wagi 441.241 ton z czego do Gdyni 10.223 wagony wagi 201.02 t, do Gdańska 12.709 wagonów wagi 240.239 ton. Największe pozycje w towarach dowiezionych stanowi węgiel — 18.609 wagonów, koks 3.408 wagonów, cement 776 wagonów oraz inne towary 146 wagonów. W tym samym czasie w portach załadowano 16.276 wagonów wagi 247.764 ton z czego w Gdyni 8.874 wagony wagi 134.896 ton, w Gdańsku 7.402 wagony wagi 112.868 ton.

Następujące towary składają się na nasz import — ruda 6.267 wagonów, drobnica UNRRA 2.506 wagonów, pszenica 1.934 wagony, materiały pędne 1.067 wagonów, konie 900 wagonów, fosforyty 542 wagony, papierówka 136 wagonów, celuloza 33 wagony, superfosfaty 21 wagonów, oraz inne towary 2.870 wagonów.

Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk — Gdynia

Tramwaje. W miesiącu październiku czynnych było 7 linii tramwajowych. Dziennie kursowało przeciętnie 40 wozów. W stosunku do poprzedniego miesiąca mniej o 2 wozy.

W zmianie nocnej „C" kursowało 3 wozy silnikowe i 1 przyczepny. W stosunku do poprzedniego miesiąca mniej o 3 wozy przyczepne.

Ogółem tramwajami przewieziono 2.192.996 pasażerów. W stosunku do poprzedniego miesiąca liczba przewiezionych pasażerów wzrosła o 62.441, co stanowi 2,9 procenta.

W okresie sprawozdawczym kursowało przeciętnie dziennie 43 wozy. Obsługiwały one 7 linii autobusowych. Na prośbę mieszkańców dolnego Gdańska otwarto nową linię Gdańsk-Dworzec — ul. Łąkowa.

Na wszystkich liniach przewieziono łącznie 1.073.792 pasażerów. Spadek w stosunku do poprzedniego miesiąca wynosi 113.095 pasażerów, co stanowi 9,5%.

Trolleybusy. Czynnych było w październiku 2 linie o łącznej długości około 14,5 km.

W stosunku do poprzedniego miesiąca długość wzrosła o 8,5 km, co stanowi 141%. Jest to nowootwarta linia w dniu 2 października br. Gdynia-Chylonia.

Tak samo tabor w stosunku do poprzedniego miesiąca uległ powiększeniu o 5 wozów, co stanowi 83,3%. Przeciętnie dziennie kursowało 11 wozów.

Łącznie trolleybusy przewiozły 548.449 pasażerów. W stosunku do poprzedniego miesiąca liczba przewiezionych wzrosła o 151.277 co stanowi 38,08%.

Żegluga. W miesiącu październiku czynnych było 5 linii. Na wszystkich liniach kursowało przeciętnie dziennie razem z promami 7 statków.

Przewieziono 176.932 pasażerów, tj. o 1.340 więcej niż w poprzednim miesiącu.

Wszystkimi środkami na wszystkich liniach przewieziono łącznie 3.992.169 pasażerów. Ilość przewiezionych pasażerów uległa nieznacznemu powiększeniu 1.962 pasażerów.

Polska Żegluga Państwowa

Polska Żegluga Państwowa. W okresie sprawozdawczym przejęto wprost ze statków morskich 6.655 ton towarów, które załadowano na 51 barkach, przy czym transporty te były skierowane tak jak poprzednich miesięcy przede wszystkim do Warszawy, Włocławka, Bydgoszczy i Poznania.

Zdolność załadowcza i wyholowania z portów była w tym okresie conajmniej 2,5 raza wyższa, niż przyjęto efektywnie ładunków.

Zaznaczyć należy, że spadek ładunków oddawanych do przewozu wodą spowodował nienotowany stan od odzyskania niepodległości i zupełnie niewytłumaczony z punktu widzenia gospodarki transportowej — brak zatrudnienia nie tylko dla barek, ale również dla holowników.

Z dniem 22 października Polska Żegluga Państwowa przeszła na warunki przedwojenne i podjęła ponownie dostawy terminowe.

Dostawa ładunków w określonym ściśle terminie i konkurencyjność pod względem taryfowym z P. K. P. jeszcze tym bardziej czyni niezrozumiałym brak ładunków oddawanych do przewozu wodą.

Jeśli chodzi o ładunki eksportowe z głębi kraju, to odczuwa się w dalszym ciągu ich brak, bowiem w październiku przybyło do Gdańska jedynie 6 barek z sodą — z ładunkiem ogólnym 600 ton.

W miesiącu październiku wzmógł się jedynie przewóz lokalny na trasie Gdynia—Gdańsk, a ładunki przyjęte do tego rodzaju przewozu były prawie wyłącznie — worki z pocztą zagraniczną.

Ruch pasażerski statkami na linii Gdańsk—Elbląg oraz Gdańsk—Rybakowo i odwrotnie wykazał również frekwencję zmniejszoną, zaś bezpośrednia linia Gdańsk —Warszawa została w październiku zamknięta.

Specjalna ekipa Polskiej Żeglugi Państwowej wydobyła z wody w końcu października jeden z największych holowników wiślanych — „Zamojski", który był zatopiony przez okupanta koło miejscowości Sianki.

Poważne roboty kadłubowe zostaną wykonane na stoczni Dyrekcji Dróg Wodnych w Pleniewie, zaś ogólny remont we własnym zakresie przez warsztat Żeglugi, tak, że z wiosną holownik ten będzie gotowy do pracy.

P. Ż. P. zamierza wydobyć jeszcze w tym roku dalsze 2 holowniki wiślane „Steinkeller" i „Lubecki".

V. Działalność Poczty i Telekomunikacji

Działalność Poczty i Telekomunikacji Okręgu Gdańsk — Gdynia przedstawia się następująco:

Z krajów zamorskich do Polski nadeszło 144.818 paczek, 5.619 przesyłek listowych poleconych i 27.023 przesyłek listowych zwykłych. Z Polski do krajów zamorskich wysłano 291 worków paczkowych, 3.971 przesyłek listowych poleconych i 19.942 przesyłek listowych zwykłych.

W tranzycie przez Polskę przeszło 8.774 worki paczkowe i 780 worków listowych.

Ruch pocztowo-telekomunikacyjny.

L.p.	Wyszczególnie	Nadane	Nadeszłe
1.	Przesyłki listowe ogółem	1.182.511	1.361.931
2.	Czasopisma	68.274	239.629
3.	Listy wartościowe	902	1.980
4.	Paczki	21.163	33.852
5.	Przesyłki za pobraniem	5.033	6.688
6.	Przekazy pocztowe i telegraficzne		
	a) ilość	27.959	22.277
	b) na sumę	67.842.004	38.691.433
7.	Wpłaty P. K. O.		
	a) ilość	10.356	5.085
	b) na sumę	90.367.290	10.704.905
8.	Rozmowy telefoniczne		
	a) miejscowe	750.006	—
	b) zamiejscowe	69.453	38.557
9.	Telegramy	35.130	32.669

VI. Rybołówstwo

Połowy bałtyckie w porównaniu z miesiącem ubiegłym uległy zmniejszeniu jedynie na terenie M. U. R.— Gdynia. Na terenie innych MUR. wydatnie wzrosły. Zwiększyły się znacznie połowy łososia, śledzia i trocia. Zwiększył się również połów i sandacza.

Silne wiatry i sztormy utrudniały wyjazdy w morze, wobec czego kutry nie wychodziły w ogóle lub tylko częściowo.

Na łodziach łowiono przeciętnie w 20-tu dniach.

Pod względem ilościowym połowy bałtyckie przedstawiają się następująco:

MUR Gdynia	MUR Gdańsk	MUR Derłowo	MUR Szczecin	Razem
1.871.587	167.417	133.078	150.751	2.322.833
wrzesień				
2.098.646	137.700	95.759	77.742	2.409.857

Mimo, że ilość połowów w październiku zmalała tylko o 87.024 kg w porównaniu z wrześniem, to wartość ich wzrosła o 15.274.029,— zł. Przyczynił się do tego zwiększony połów ryb wartościowych, jak łososi, troci, śledzi, oraz ogólny wzrost cen ryb.

Wartość połowów przedstawia się następująco:

MUR Gdynia	MUR Gdańsk	MUR Derłowo	MUR Szczecin	Razem
50.610.710	6.308.709	2.775.823	3.514.724	63.209.965
we wrześniu:				
37.843.890	3.936.319	1.870.577	4.285.150	47.935.936

Szczególnie szybki rozwój połowów obserwuje się na terenie MUR Szczecin. Łożysko organizacyjne Inspektoratu i opieka roztoczona nad rybołówstwem tych terenów przynosi piękne rezultaty. Wystarczy porównać cyfry połowów ostatnich 4-ch miesięcy by stwierdzić korzystną zmianę.

lipiec	27.542 kg
sierpień	32.929 „
wrzesień . . .	77.742 „
październik . .	150.751 „

Perspektywy są dobre, gdyż szereg rybaków zamierza się tam osiedlić.

Połowy dalekomorskie dostarczyły w miesiącu sprawozdawczym 253.030 kg ryb, wartości 20.177.932,— zł. W porównaniu z ubiegłym miesiącem ilość połowów dalekomorskich wzrosła o 63.590 kg, wartość natomiast wzrosła prawie dwukrotnie. Przyczynił się do tego zwiększony połów śledzi, makreli oraz innych ryb, jak również wzrost ich ceny.

W połowach brały udział 4 trawlery: „Polesie", „Wega", „Ławica" i „Pokucie", z których każdy odbył po jednym rejsie.

Łącznie połowy bałtyckie i dalekomorskie dostarczyły: 2.575.863 kg ryb, wartości 83.387.897,— zł.

Ogólny wynik połowów w porównaniu z ubiegłym miesiącem jest mniejszy o 23.434 kg.

W październiku zaznaczył się dalszy wzrost pracy zakładów przetwórczych. Zwiększyła się zwłaszcza praca wędzarń i fabryk konserw. Ilość czynnych zakładów zwiększyła się o dalszych 8 do liczby 88 zakładów czynnych.

Wzrosła również ilość zatrudnionych z 1.317 na 1.736 ludzi. Widać zatem duże ożywienie tej gałęzi produkcji rybnej.

Praca tych zakładów objęła:

Przewędzono 740.929 kg, zasolono 597.318 kg, konserw 41.583 — razem 1.379.830 kg.

Import w październiku był $4^1/_2$ raza większy od importu we wrześniu. Importowano bardzo duże ilości ryb solonych, konserw i ryb świeżych z Anglii, Finlandii, Szwecji, Danii i Norwegii.

Import wynosił 7.461.125 kg i obejmował następujące ilości ryb —świeżych 398.760, solonych 5.580.679, konserw 1.481.686 — razem 1.648.031.

Eksportu w m-cu sprawozdawczym nie dokonano.

W porównaniu z miesiącem ubiegłym stan czynnych kutrów zwiększył się o dalszych 10, a to na skutek uruchomienia jednostek rewindykowanych i wyremontowanych.

Tabor czynny w miesiącu sprawozdawczym objął 116 kutrów i 1.022 łodzie.

Tabor w budowie w porównaniu z ubiegłym miesiącem zwiększył się o 2 kutry.

W listopadzie wyjeżdża nowa ekipa po odbiór dalszych kilkunastu kutrów rewindykowanych z Niemiec.

Stan taboru znajdującego się w budowie, remoncie dowie 44, kutry w remoncie 78, kutry zatopione 10, i zatopionego przedstawia się następująco: kutry w budowie łodzie motorowe w remoncie 63.

Ilość taboru w remoncie jest stale jeszcze pokaźna, gdyż stare kutry i zużyte motory wymagają ciągłych napraw.

Stan kutrów zatopionych jest mniejszy od ubiegłego miesiąca o 2 jednostki, które okazały się nienadającymi się do podniesienia.

Tabor dalekomorski zwiększył się o 1 trawler „Pokucie". Trawler ten jest w użytkowaniu firmy „Ławica" i po raz pierwszy przybył z Anglii.

Tabor dalekomorski obejmuje obecnie 4 trawlery czynne — „Polesie", „Wega", „Pokucie" i „Ławica", który po ukończonym remoncie brał udział w połowach.

Misja Morska w Londynie zapowiada uruchomienie co najmniej 2 dalszych trawlerów, zakupionych przez UNRRA.

Straty w sprzęcie, poniesione przez rybaków w miesiącu sprawozdawczym były bardzo wysokie, około 4 razy większe od strat w miesiącu ubiegłym. Na tak znaczną wysokość strat wpłynęły, oprócz silnych wiatrów i sztormów, kradzieże i niszczenie sieci przez rybaków niemieckich.

Wielkie szkody w sieciach wyrządzają przejeżdżające statki, jak również foki, które wędrując za łososiem, podchodzą blisko brzegów.

W taborze również straty były znaczne. Wyrażają się one ubytkiem na skutek kradzieży — 1 kutra (MUR Gdańsk), 5 łodzi motorowych, 4 wiosłowych, oraz ubytkiem 2 łodzi na skutek zniszczenia przez fale.

Liczba rybaków wzrasta w dalszym ciągu. W październiku łowiło 2.578 rybaków, łącznie z Niemcami, czyli o 157 więcej niż we wrześniu. Celem szkolenia kandydatów na rybaków w dalszym ciągu skierowuje się ich na kutry. Szereg statków nadaje się do przyjęcia dalszych uczniów. W październiku liczba uczniów pływających na kutrach znacznie wzrosła i tak np. tylko na terenie MUR Gdynia wynosiła 58 uczniów, z których 38 było skierowanych przez Morski Urząd Rybacki.

VII. Rolnictwo

Lwią część wysiłków Wojewódzkiej Izby Rolniczej Gdańskiej — jej działu produkcji roślinnej w październiku pochłonęła organizacja zatruwania ziarna w Nytychu, gdzie zaprawiono a następnie rozprowadzono do powiatów 55 ton zatrutej pszenicy. Według informacji z terenu trutka działa skutecznie.

Drugą poważną akcją przeprowadzaną w miesiącu sprawozdawczym, była akcja siewna, którą Woj. Izba Rolnicza prowadziła na polecenie Ministerstwa Rolnictwa w powiatach starych wojew. gdańskiego. Do dnia 1 listopada zaorano 116.388 ha, obsiano zaś zbożami ozimymi 88.241 ha; plan jesiennej akcji siewnej zatem wykonano w 90%.

Najpoważniejszą imprezą zewnętrzną był Pokaz Owoców Wybrzeża, zorganizowany w dniach 19—27 października, na których zobrazowano dorobek woj. gdańskiego w dziale sadownictwa, warzywnictwa, kwiaciarstwa, zielarstwa i przetwórstwa. Pokaz zwiedziło 2.761 osób.

Równocześnie z pokazem zorganizowano konferencję pomologiczną, na której ustalono wytyczne prac sadowniczych na Wybrzeżu na lata najbliższe.

W dalszym ciągu prowadzono kontrolę fi osanitarną ziemiopłodów i przetworów ziemiopłodowych, importowanych do Polski przez porty Gdynia i Gdańsk. Skontrolowano 2.711.541 kg pasz i 34.337.99 kg ziemiopłodów.

Przystąpiono do popularyzacji hodowli owiec w tej części województwa gdańskiego, która ma ku temu odpowiednie warunki. Rozprowadzono na pograniczu powiatów gdańskiego i kościerskiego 45 owiec rasy pomorskiej i przygotowano zakup w województwie łódzkim i rozprowadzenie w powiatach Gdańsk, Kwidzyń i Sztum 2.000 owiec.

Inspektorat Rybołówstwa opracował plan zagospodarowanie Żuław pod względem osadnictwa rybackiego.

Na powiaty — Gdańsk, Malbork, Sztum, Kwidzyń i Elbląg rozprowadzono 79 sztuk uprzęży skórzanej i 118 sztuk uprzęży parcianej.

W dziale prac wodno-melioracyjnych wykonano:

1.	Remont całkowity stacji pomp	5 sztuk
2.	Remont częściowy stacji pomp	8 sztuk
3.	Naprawę wałów na długości 22 km .	9.642 m³
4.	Konserwację rzek i kanałów	39 km
5.	Konserwację rowów	78 km
6.	Konserwację rurociągów	336 mb.
7.	Odbudowę lnii elektr. wysokiego nap.	2,5 km
8.	Wydatkowano	5.272.450 zł.

Oddano do zagospodarowania rolniczego 2.700 ha gruntów z zalewu na Żuławach po szczegółowym ich osuszeniu oczyszczonymi kanałami i rowami. Obszar odwodnionych Żuław na którym usunięto zalew względnie podtopienie spowodowane zalewem osiągnął 42.630 ha. Na terenie Żuław Elbląskich, Malborskich w dalszym ciągu 17 wyremontowanych stacji pomp nie pracowało z powodu braku prądu elektrycznego.

Na obszarze województwa szczecińskiego. Względna pogoda wpływała korzystnie na rozwój prac w polu. Rolnicy na ogół żywo prowadzili prace siewne, choć nie brak przykładów ociągania się i zniechęcenia głównie z racji trudności z siłą pociągową oraz nagle wynikłym przerwaniem dostaw zboża siewnego, którego brakowi nie zdołają zapobiec ani wzmożone omłoty ani zakupy ze specjalnie przyznanego funduszu (25 milionów złotych).

Ogólny brak siły pociągowej, zarówno zwierzęcej, jak i mechanicznej ściśle warunkowały możliwości siewne na obszarze województwa.

Daje się zauważyć fakt pewnej stabilizacji w dotychczasowym stałym przyroście koni. Obecnie tylko stosunkowo nikłe dostawy koni z zagranicy zasilają województwo. Liczba czynnych traktorów raczej stale spada z racji braku części zamiennych nie tylko do typow niemieckich, ale i amerykańskich.

Wojewódzka Izba Rolnicza otrzymała 50 ton pszenicy z Wojewódzkiej Akcji Siewnej i obecnie pszenica ta jest zatruwana, aby zapobiec pladze myszy. Ilość ta jest minimalna, gdyż na zatrucie przestrzeni 1 ha potrzeba zatrutej pszenicy 1 kg. Zatem 50 ton wystarcza na 50.000 ha. Około tej ilości zatrutego ziarna przygotowują majątki PNZ łącznie zatem będzie można wytruć myszy na przestrzeni 100.000 ha wobec 1.260.000 ha powierzchni województwa.

Do dnia 31.10 br. wykonano następujące roboty w terenie: reperację wałów nadodrzańskich na ogólnej długości 120 klm., naprawienie wałów i falochronów nad Zatoką Szczecińską w celu zabezpieczenia przed zalaniem wodami zatoki około 10.000 ha, naprawienie 4-ch stacji przepompowań w związku z wyżej podaną robotą, naprawę 20-tu stacji pomp na terenach depresyjnych wzdłuż wybrzeża morza Bałtyckiego.

W dziedzinie melioracji podstawowych skonserwowano około 120 km rzek i kanałów.

Z zakresu melioracji szczegółowych skonserwowano około 250 km rowów odwadniających oraz naprawiono szereg mostów, śluz i przepustów. Naprawiono uszkodzone urządzenia drenarskie na obszarze 50 ha.

VIII. Rzemiosło

W miesiącu sprawozdawczym ilość warsztatów rzemieślniczych na terenie Izby Rzemieślniczej w Gdańsku wzrosła z liczby 4.362 do 4.593, czyli o 231.

Ilość warsztatów prowadzonych nielegalnie zmniejsza się, jednak z braku ścisłych danych, oznaczyć jej nie można. Utrzymuje się ona jednak stale powyżej 1.000 warsztatów.

Proporcjonalnie do wzrostu ilości warsztatów, wzrasta liczba zatrudnionych osób w rzemiośle. Określić ją można na 12.000.

Brak wykwalifikowanych sił, niechęć do pracy w charakterze sił najemnych, a pęd do otwierania własnych warsztatów przez osoby posiadające uprawnienia, brak surowców uniemożliwiający rozwój pracy masowej produkcji i szereg inych powodów ujemnie wpływają na wzrost stanu zatrudnienia. Dlatego przeciętna liczba zatrudnionych osób w jednym warsztacie rzemieślniczym nie przekracza 3-ch osób.

W dalszym ciągu stwierdza się brak taniego kredytu obrotowego, celem finansowania rzemiosła dla umożliwienia nabycia środków produkcji i surowców.

Gdański Oddział Rzemieślniczy Centrali Zaopatrzenia i Zbytu nie rozporządzając odpowiednim kapitałem zdolnym do zakupu większych partii towarów, nie spełnia całkowicie swego zadania, gdyż nie jest w stanie dostarczyć rzemieślnikowi towaru choćby na krótki termin na kredyt.

Sposób uzyskania kredytów bankowych w dalszym ciągu pozostaje uciążliwy, tak, że rzemieślnik ucieka się do niego w ostatnim wypadku. W okresie sprawozdawczym zanotowano znikome zaciągnięcie pożyczek bankowych.

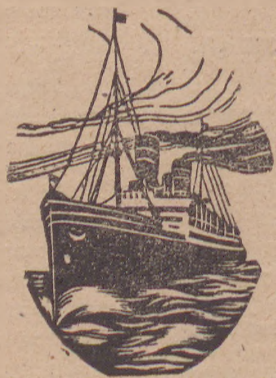
Komisje Egzaminacyjne przeegzaminowały 238 kandydatów na czeladników z czego złożyło egzamin 225, oraz 250 kandydatów na mistrzów z czego złożyło egzamin 232.

Zakończony został kurs kroju i szycia zorganizowany przez Instytut Naukowo-Rzemieślniczy. Świadectwa otrzymało 53 słuchaczy.

Od połowy miesiąca trwa 6 kursów w różnych zawodach, w których uczestniczy ponad 200 osób.

Ukończenie kursu uprawni słuchaczy do składania egzaminów mistrzowskich i czeladniczych.

Drugi kurs dla zawodów pokrewnych: instalat. wodociągowych, kanalizacyjnych, studniarzy, odlewników itd., prowadzony jest dla mistrzów. Po ukończeniu kursu uczestnicy otrzymają świadectwa doskonalenia zawodowego.



Wydawca: Wojewódzki Urząd Informacji i Propagandy w Gdańsku i Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża
Redaktor: Mgr **L. Srebrnik**

Tłoczono z polecenia Wojewódzkiego Urzędu Informacji i Propagandy w Gdańsku w drukarni Nr. 8 Spódz. Wyd. „Czytelnik" w Gdyni ul. Mściwoja 7 — W-03943